

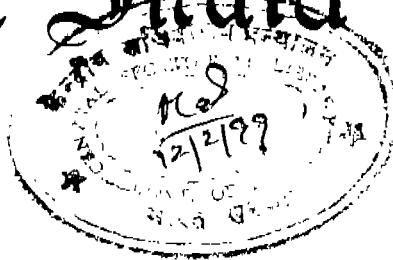


भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITYसं. 62]
No. 62]नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 30, 1998/अग्रहायण 9, 1920
NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 30, 1998/AGRAHAYANA 9, 1920

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 30 नवम्बर, 1998

सं.एम एफ / एन एम पी टी/56/97-टी ए एम पी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा नवमंगलूर पत्तन न्यास में नई तेल जेटी के लिए संलग्न अनुसूची के अनुसार अन्तिम रूप से नियत घाट शुल्क को अधिसूचित करता है।

अनुसूची

नवमंगलूर पत्तन न्यास (एन एम पी टी)

.... अ.वेदक

बनाम

मैसर्स मंगलूर रिफाइनरी एंड पैट्रोकेमिकल्स लिं.
(एम आर पी एल)

.... गैर-आवेदक

आदेश

(27 अक्टूबर, 1998 को पारित)

यह मामला वर्ष 1996-97 के लिए नई तेल जेटी के लिए अन्तिम रूप से घाट शुल्क प्रभारों को नियत करने हेतु नवमंगलूर पत्तन न्यास (एन एम पी टी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्रस्ताव में प्रशुल्क को पूर्व प्रभाव से नियत करने पर विचार किया जाएगा। प्राधिकरण का यह रुख रहा है कि इसके आदेश सामान्यतः भावी प्रभाव से ही लागू किए होंगे। तदनुसार प्राधिकरण प्रशुल्कों के पूर्व प्रभावी रूप से नियत करने के प्रस्तावों पर कार्यवाही करने का इच्छुक नहीं रहा है। परन्तु जल भूतल परिवहन मंत्रालय ने विधि मंत्रालय के परामर्श से सलाह दी थी कि प्राधिकरण प्रशुल्कों को पूर्व प्रभावी रूप से नियत करने के लिए भी सक्षम होगा। इस सलाह के अनुसार कार्य करते हुए प्राधिकरण ने अन्तिम निर्णय के लिए इस मामले पर आगे कार्यवाही की।

3. इस नई लेल जेटी के निर्माण से संबंधित परियोजना की मुख्य बातें निम्न प्रकार हैं :-

(i) जेटी का निर्माण एम आर पी एल के लिए एक आबद्ध सुविधा के रूप में किया गया है। केदल एम आर पी एल का ही इसमें प्रवेश होगा।

(ii) परिसम्पत्तियों का स्वामित्व एन एम पी टी के पास रहेगा। एम आर पी एल परियोजना को कार्यान्वयित करने में ही अग्रणी भूमिका अदा करेगा।

(iii) परियोजना की लागत 231.39 करोड़ रु० थी। एम आर पी एल ने अपनी निधियों में से 30 करोड़ रु० का नियेता किया। और इसने 201.39 करोड़ रु० की निधियों शिपिंग क्रेडिट एंड इन्वेर्टमेंट कम्पनी आफ इंडिया लिमिटेड नामक बैंकों/ वित्तीय संस्थानों के एक संघ से जुटाई।

ऋण को एन एम पी टी द्वारा अधिगृहीत सम्पत्तियों पर प्रभार लगाकर सुरक्षित किया जिसे इसकी निधियों से प्राप्त किया गया। एम आर पी एल ने ऋणों की गारंटी देने की पेशकश की थी, यदि ऋणदाता की ऐसी अपेक्षा होती। एम आर पी एल ने भी ऋणों की सुरक्षा के लिए अपनी संपत्तियों पर द्वितीय प्रभार की पेशकश की थी।

एम आर पी एल ने एन एम पी टी के ऋण भुगतान दायित्वों को पूरा करने के लिए नकद धन सुविधा के रूप में उन्हें अग्रिम राशियाँ देने की भी पेशकश की थी।

(iv) ऋणों का उचित रूप से यापस भुगतान करने का सुनिश्चय करने हेतु परियोजना सुविधाओं के प्रयोग के लिए एम आर

पी एल द्वारा किए जाने वाले सभी भुगतान एक निलम्ब लेख खाते में जमा किए जाएंगे और श्रण की वापसी और देय व्याज के लिए जमा राशि का उपयोग करने के लिए श्रणदाता को प्रथम अधिकार दिया गया है।

(v) एम आर पी एल द्वारा एन एम पी टी को देय घाटशुल्क प्रभारों की संगणना समझौता झापन के खंड-4 में निर्धारित घटकों के विशेष में संदर्भ में की जाएगी।

इस प्रकार निर्धारित घाटशुल्क प्रभार संबंधित टनभार के अनुसार वार्षिक समीक्षा और परिणामी समायोजन के अध्यधीन होंगे।

(vi) घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त एम आर पी एल, एन पी टी को अन्य ऐसे प्रभारों का भी भुगतान करेगा जो प्रदान की गई विशेष सेवाओं के लिए देय हों।

(vii) यद्यपि जेटी का निर्माण केवल एम आर पी एल के लिए ही किया गया है परन्तु यदि इसे उपयोग के लिए अन्य प्रयोक्ताओं को उपलब्ध कराया जाता है तो इसे एम आर पी एल के परामर्श से दिया जा सकता है। परन्तु प्रवेश की अभीष्ट अनन्यता को ध्यान में रखते हुए एम आर पी एल की आवश्यकता को हर समय अन्य सभी आवश्यकताओं की तुलना में प्राथमिकता दी जाएगी।

(viii) श्रणों का वापस भुगतान करने के पश्चात् एन एम पी टी केवल सामान्य घाटशुल्क वसूल करेगा।

4. वर्ष 96-97 के लिए पूर्व प्रभाय से घाटशुल्क निर्धारित किए जाने से पहले इस मामले में तीन विवादार्पण मुद्दों का समाधान किया जाना है :-

(i) क्या नई तेल जेटी के लिए विशेष घाटशुल्क प्रभार

की गणना करते समय पोत संबंधी प्रभारों को शामिल किया जाएगा ।

(ii) क्या अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा नई तेल जेटी के प्रयोग अंजित राजस्व प्रधालन लागतों के लिए समायोजित किया जाएगा ।

(iii) क्या विशेष घाटशुल्क प्रभार की गणना के लिए परिगणित ट्रैफिक आंकड़ों में ऐसे आर पी एल के असिरिक्स अन्य पक्षकारों द्वारा लाए गए ट्रैफिक को भी शामिल किया जाएगा ।

5. अपने प्ररत्नाय के संमर्थन में और उपर्युक्त विवादारपद मुद्दों के संदर्भ में एन ऐ पी टी ने निम्नलिखित प्रस्तुतीकरण किए हैं :-

(i) घाटशुल्क की गणना निलम्ब लेख खाते में जमा राशि से अलग है । निलम्ब लेख खाता समझौता ज्ञापन के अनुसार सख्ती से प्रचलित किया जा रहा है ।

(ii) घाटशुल्क की गणना समझौता ज्ञापन के खंड-4 के प्रावधानों के अनुसार की जाती है ।

समझौता ज्ञापन में यह परिकल्पना नहीं की गई है कि पोत संबद्ध आय को इस गणना में जोड़ा जाए ।

यह स्वीकार करना होगा कि किसी पत्तन में 'लागत केन्द्र' विभिन्न कार्य-कलापों के लिए भिन्न-भिन्न होते हैं । 'घाटशुल्क लागत केन्द्र' के लिए पोत संबद्ध प्रभार कहीं भी शामिल नहीं किए जाते । वस्तुतः अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार (ज०भ०प०म०) की प्रबंध निदेशक (ऐसे आर पी एल) के साथ हुई बैठक में इस मुद्दे पर विशिष्ट रूप से सहमति हुई थी ।

(iii) एम आर पी एल ने खंड-5 के अनुसार पोत संबंध प्रभारों का अलग से भुगतान करने के लिए विशिष्ट रूप से सहमति दी है।

और इस आय को समझौता ज्ञापन के अनुसार निलम्ब लेख खाते में नियमित रूप से जमा कराया जा रहा है।

(iv) पोत संबंध प्रभार कई वर्ष पहले नियत किए गए थे और संशोधन करने में विलम्ब हो चुका है। इसलिए उन्हें बलपूर्वक सेवा की लागत के साथ संबंध नहीं किया जा सकता।

(v) घाटशुल्क गणना में समरत्त प्रचालन खर्च नहीं जोड़ा जाता जैसा कि एम आर पी एल द्वारा दाया किया गया है। खर्च की मद्दें जैसे क्राफ्टों और लांचों का प्रचालन और अनुरक्षण, मार्ग प्रदर्शन, नौचालन उपकरण, अग्निशमन उपकरण आदि घाटशुल्क की गणना में नहीं जोड़े जाते क्योंकि पोत संबंध प्रभारों की गणना अलग से की जाती है।

बोयाओं, प्रकाश व्यवस्था, निकर्षण आदि जैसी मदों पर भी मूल लागत शामिल नहीं की जाती, केवल लागतों में होने वाली वृद्धि की गणना की जाती है। अपरिपक्व अवस्था में एम आर पी एल को इन मदों के संबंध में बहुत अधिक भुगतान करना पड़ता। इसलिए स्पष्ट रूप से कहा जाए तो उन्हें लाभ हो रहा है।

के आई ओ सी एल जैसे अन्य आबद्ध प्रयोक्ता ने घाट शुल्क की इसी प्रकार की गणना को स्वीकार किया है और पोत संबंध प्रभारों का अलग से भुगतान कर रहा है।

(vi) एन एम पी टी को एम आर पी एल के चालू हो जाने

से पी ओ एल के आयात से अपने कार्गो और प्रतिवर्ष 10 करोड़ रु० का घाटा हुआ है। इस घाटे की एन एम पी टी द्वारा बिल्कुल भी गणना नहीं की जा रही है।

(vi) घाटशुल्क की गणना के लिए जेटी के समग्र टनभार में एम आर पी एल/ एच पी सी एल के अतिरिक्त अन्य पक्षकारों द्वारा लाए गए ट्रैफिक की गणना जेटी पर अप्रयुक्त क्षमता के प्रयोग के लिए एम आर पी एल को कोई अनुचित लाभ दिए जाने के समान होगी। खंड-14 के अंतर्गत समझौता ज्ञापन का यह आशय नहीं था।

तथापि, ऐसी आय का उपयोग ऋणों के वापस भुगतान के लिए किया जा रहा है।

यास्तय में अपर सचिव एवं वित्त सलाहकार (ज०भ० प०म०) के साथ हुई बैठक में अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक(एम आर पी एल) ने जेटी की अप्रयुक्त क्षमता के उपयोग से होने वाली अतिरिक्त आय के लिए दावा न करने की सहमति घोषित की थी क्योंकि जेटी एन एम पी टी से संबंधित है।

(viii) समझौता ज्ञापन की इस शर्त कि जेटी की अप्रयुक्त क्षमता (अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा) प्रयोग किए जाने के लिए एम आर पी एल से परामर्श किया जाएगा, से एम आर पी एल को विशेष घाटशुल्क की गणना में उससे अर्जित राजरव के लाभ का दावा करने का अधिकार प्राप्त नहीं हो सकता।

6. एम आर पी एल ने अपने रुख के समर्थन में निम्नलिखित नियेदन प्रस्तुत किए हैं :-

(i) यह एक अद्वितीय मामला है जिसमें एक अलग

समझौते झापन द्वारा निर्धारित विशेष व्यवस्था है। इसलिए एन एम पी टी सामान्य प्रथाएं अथवा मानक लागू नहीं कर सकता।

(ii) मुख्यतः यह सुनिश्चित करने के लिए कि एन एम पी टी अर्ण करार के वापरी भुगतान दायित्वों को पूरा कर सके, अलग समझौता झापन के तहत घाट शुल्क गणना की एक अलग पद्धति के लिए सहमति हुई है। इसलिए खंड-4 की प्रभारों के अभिप्राय के अनुसार ही व्याख्या की जानी चाहिए जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ 'वारस्तायिक प्रचालन और अनुरक्षण लागतों' के आधार पर घाट शुल्क की गणना करना स्पष्ट है। स्पष्ट भाषा में 'वारस्तायिक प्रचालन और अनुरक्षण लागतों' का अभिप्राय होगा 'वारस्तायिक बाहिर्याह घटा अन्तर्याह' इसलिए एन एम पी टी द्वारा वसूले जाने वाले पोत संबद्ध सभी प्रभार खंड हुई लागतों के लिए समायोजित कर दी जाएगी। यदि खंड -4 की एक अलग व्याख्या की जाए तो इसके फलस्वरूप एन एम पी टी समझौता झापन की अपेक्षा के मुकाबले अधिक राजस्व वसूल कर रहा है। इसके अतिरिक्त यदि पोत संबद्ध प्रभारों पर विचार न किया जाए तो इससे घाट शुल्क के बोझ में वृद्धि होगी और यह एन एम पी टी द्वारा प्रभारों की दोहरी वसूली के बराबर होगा - एक घाट शुल्क के जरिए और दूसरी पोत संबद्ध प्रभारों के जरिए।

(iii) के आई ओ सी एल के उदाहरण से तुलना नहीं की जा सकती क्योंकि उन्होंने वित्त पोषण के लिए विशेष प्रबंध नहीं किए हैं।

इसी प्रकार बी ओ टी प्रचालक के मामले के उदाहरण से भी तुलना नहीं की जा सकती जिसका कारण यह है कि बी ओ टी परियोजनाएं बहुत लम्बे समय के पश्चात् समाप्त होती हैं और बी ओ टी प्रचालक समर्त राजस्व को अपने पास रखते हैं। इसके विपरित इस मामले में सभी

मालिकाना हित एन एम पी टी द्वारा रखे जाने पर भी एम आर पी एल यापसी भुगतान की अदायगी करता है।

(iv) यह आयशयक नहीं है कि यिशेष घाट शुल्क प्रभार सामान्य घाट शुल्क प्रभार से अधिक हों। केवल यही आयशयक है कि यह उससे अलग होगा।

(v) एन एम पी टी घाटशुल्क की गणना में 'नियेश पर लाभ' को शामिल नहीं कर सकता क्योंकि यापसी भुगतानों पर दो वर्ष की अर्ण स्थगन अवधि है। नई सेल जेटी के अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा उपयोग सहित एन एम पी टी को भी अतिरिक्त आय को 'प्रथालन लागत' के लिए समायोजित करने के बारे में भी किसी सन्देह की आयशयकता नहीं है। यहाँ यह नोट करना संगत होगा कि समझौता ज्ञापन में ऐसी आय को छोड़ा नहीं गया है। यस्तुतः समझौता ज्ञापन के खंड 14 में एक ऐसी स्थिति की अवेक्षा की गई है कि अन्य पक्षकार जेटी का उपयोग करेंगे।

यदि खंड 14 के प्रायधानों को खंड 4 के संबंधित भाग (अर्थात् "घाट शुल्क प्रभारों की वार्षिक समीक्षा की जाएगी और संबंधित टनभार के अनुसार परिणामी समायोजन किया जाएगा") के साथ साथ पक्ष जाए तो यह स्पष्ट हो जाएगा कि घाटशुल्क प्रभार 'अन्य प्रयोक्ताओं' द्वारा लाए गए ट्रैफिक सहित कुल टनभार के अनुसार समायोजन के अध्यधीन होगा।

(vi) विवाद के इस संदर्भ में कि क्या प्रति टन घाटशुल्क की गणना के लिए विचार किए जाने वाले ऑकड़े जेटी पर हैंडल किए गए कार्गो के समरूप टनभार पर होंगे अथवा केवल एम आर पी एल / एच पी सी एल के कार्गो के टनभार पर होंगे, निम्नलिखित तीन कारण महत्वपूर्ण हैं :-

(क) अर्ण बकाया रहने की अवधि के दौरान घाटशुल्क की गणना के लिए एक अलग पद्धति निर्धारित की गई है।

(अ) संबंधित टनभार के अनुसार विशेष घाटशुल्क प्रभार का समायोजन किया जाना आवश्यक है।

(ग) आवद्ध अवसंरचना सुविधा की अप्रयुक्त क्षमता को एम आर पी एल के परामर्श से अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा उपयोग किए जाने के लिए उपलब्ध कराना।

इन तीन कारकों से स्पष्ट मालूम होता है कि घाटशुल्क प्रभार की गणना के लिए विचारणीय ट्रैफिक आंकड़ों में बर्थ पर हैंडल किए गए कार्गो के समस्त टनभार को शामिल किया जाएगा और इसकी सीमा केवल एम आर पी एल / एच पी सी एल से संबंधित कार्गो के टनभार तक ही नहीं होगी।

(vii) समझौता ज्ञापन के उन प्रावधानों का संदर्भ देना संगत नहीं है जिनमें पोत संबंध प्रभारों के भुगतान करने और निलम्ब लेख खाते में जमा कराने की अपेक्षा है। एम आर पी एल ने ऐसे भुगतानों से कभी मनाही नहीं की है। ऐसे राजस्य को निलम्ब लेख खाते में जमा कराना वियादास्पद नहीं है जिसपर विचार किया जाना है, वह यह है कि क्या ऐसे राजस्य को प्रचालन लागत की गणना में शामिल किया जाए अथवा नहीं।

(viii) मूल्यहास और आरक्षित निधियों की वसूली से एन एम पी टी को समझौता ज्ञापन के अनुसार प्रभार वसूल किए जाने की अवधि में अनुचित लाभ होता है। मूल्यहास परिसम्पत्ति की उपयोगी आयु में इसकी लागत की वसूली का प्रभार होने के कारण इसपर एन एम पी टी द्वारा ऋण का यापसी भुगतान पूरा होने के पश्चात् ही घाटशुल्क प्रभार की गणना के लिए विचार किया जाना चाहिए।

(ix) एन एम पी टी यह रुख नहीं अपना सकता कि केवल नई तेल जेटी से संबंधित पोत संबंध प्रभारों को आवंटित करना कठिन होगा चाहे यह कार्य अब से पहले न भी किया गया हो तो भी एन एम पी टी इसे करने का इच्छुक होगा क्योंकि वे इस मामले में एक अद्वितीय करार से संबंधित कार्यवाही कर रहे हैं।

यदि प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा ऐसा कोई निदेश दिया जाता है तो आवश्यकतानुसार एम आर पी एल आबंटन करने में एन एम पी टी की सहायता करने का इच्छुक होगा ।

(x) यह कहना उचित नहीं है कि एन एम पी टी को ट्रैफिक अथवा उससे होने वाली आमदनी का घाटा हुआ है । भारतीय तेल निगम की बर्थ के आंकड़ों से मालूम होता है कि कोई कमी नहीं हुई है और नई तेल जेटी के आंकड़ों से मालूम होता है कि अत्यधिक वृद्धि हुई है ।

(xi) 'लाभ की दर' के संबंध में उनके दिनांक 12 दिसम्बर, 95 के अनुसार 3%+3% आरक्षित निधियों में अंशदान करना भी अप्रतिज्ञनक है ।

नियेश पर लाभ के लिए 12% प्रावधान से संबंधित परित्याग तथ्यात्मक रूप से अनुचित है, ऋण का वापसी भुगतान करने का घटक है जो दोहरी गणना का एक तत्य लागू करता है ।

किसी भी स्थिति में ऋण का वापसी भुगतान घाटशुल्क की गणना के लिए कोई मद नहीं हो सकता क्योंकि ऋण प्राप्तकर्ता एन एम पी टी को निधियों का प्रबंध करता है । यदि निधियों की कमी होती है तो एम आर पी एल भुगतान करने में सहायता देने के लिए सहमत है ।

7. उपलब्ध / एकत्र की गई सूचना के विश्लेषण से निम्नलिखित मुद्दे सामने आते हैं :-

(i) जैसा कि एम आर पी एल ने जोर देकर कहा कि इस सामले को शासिल करने के लिए विशेष व्यवस्था है । इसलिए सामान्य प्रथाएं और मानक स्वतः लागू नहीं किए जा सकते ।

(ii) समझौता ज्ञापन में विशिष्ट प्रावधान का निर्धारण किया गया है । उनकी अनदेखी नहीं की जा सकती । खंड 4 विशेष घाटशुल्क की गणना

से संबंधित है। इससे स्पष्ट होता है कि सामान्य घाटशुल्क के विचार स्थित लागू नहीं हो जाएंगे।

(iii) के आई ओ सी एल के उदाहरण की तुलना करना उचित नहीं है क्योंकि उसमें इस मामले की भाँति विशेष वित्तपोषण व्यवस्था नहीं है। और समझौता ज्ञापन में संदर्भित सभी खंड ऋण को वापस अदा करने के लिए विशेष व्यवस्थाओं से संबंधित है।

(iv) किसी बी ओ टी प्रचालक के उदाहरण के साथ तुलना करना भी उचित नहीं है क्योंकि कोई बी ओ टी प्रचालक का सम्पत्तियों पर स्वामित्व होता है, समस्त आय वसूल करता है और केवल रायलटी का भुगतान करता है जबकि एम आर पी एल का परिसम्पत्तियों पर कोई स्वामित्व नहीं है, कोई आय वसूल नहीं करता, परियोजना का वस्तुतः वित्तपोषण किया है और इसके अतिरिक्त सेवाओं के लिए भुगतान भी करता है।

(v) समझौता ज्ञापन का खंड 4 विशेष घाटशुल्क की गणना से संबंधित है। समझौता ज्ञापन का खंड 5 एम आर पी एल द्वारा पोत संबद्ध प्रभारों के भुगतान से संबंधित है। खंड 6 घाटशुल्क और पोत संबद्ध प्रभार का समस्त भुगतान को निलम्ब लेख खाते में जमा करने से संबंधित है। खंड 6 में एन एम पी टी द्वारा अवसंरचनात्मक सुविधाओं के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए निलम्ब लेख खाते से धनराशियाँ निकालने का प्रावधान है।

प्रावधानों की इस अनुक्रमता से एम आर पी एल की यह व्याख्या विवरणीय हो जाती है कि पोत संबद्ध प्रभारों को विशेष घाटशुल्क की गणना में शामिल किया जाएगा। एन एम पी टी का 'लागत केन्द्रों' की संकल्पना से संबंधित तर्क उचित है क्योंकि यह हो सकता है कि यह इस मामले पर लागू न हो सके क्योंकि विशेष व्यवस्थाएं निर्धारित की गई हैं। समझौता ज्ञापन में निर्गमित विशिष्ट और विशेष प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए यह निर्णय किया जाना है कि नई तेल जेटी की परियोजना के लिए एक सामान्य लागत केन्द्र होगा।

(vi) यिशेष घाटशुल्क प्रभार की गणना करने में फ्लोटिंग क्राफ्टों, अग्निशमन उपकरणों के मूल्यहास की लागत, बोयाओं, प्रकाश व्यवस्था, बड़े निकर्षण आदि संबंधी स्वार्थ को शामिल करना इस मान्यता का समर्थन करने वाला एक अन्य घटक है। केवल बढ़ने वाली लागत (मूल लागत नहीं) जोड़ी जाए तो गणना के महत्व में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

(vii) समझौता ज्ञापन में नई तेल जेटी को एक 'आबद्ध जेटी' कहा गया है। समझौता ज्ञापन के अनुसार एम आर पी एल की इसके लिए केवल 'प्राथमिकता' ही नहीं है बल्कि हित की अनन्यता है। इससे नई तेल जेटी में एम आर पी एल 'प्रचालनात्मक हित' मालूम होता है।

समझौता ज्ञापन के अनुसार एम आर पी एल ने लिए गए ग्रहणों के लिए अपनी संपत्तियों पर 'द्वितीय प्रभार' की स्थीरता दी है। समझौता यदि ग्रहणदाता द्वारा अपेक्षा हो तो समझौता ज्ञापन में एम आर पी एल द्वारा गारंटी दिए जाने का भी प्रावधान है। नकदी प्रवाह की समस्याओं के मामले में किस्तों को वापस देने की सुविधा के लिए एम आर पी एल द्वारा एन एम पी टी को अग्रिम धन राशि दिए जाने की भी आशा है। इससे नई तेल जेटी में एम आर पी एल का महत्वपूर्ण 'द्वितीय हित' मालूम होता है।

अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा नई तेल जेटी के प्रयोग के लिए एम आर पी एल के साथ परामर्श करने के प्रावधान का इस पृष्ठभूमि में अवलोकन किया जाना है। दूसरे शब्दों में यह मात्र औपचारिकता ही होगी। यदि जेटी उपलब्ध हो तो भी तो उपयुक्त कारणों से एम.आर.पी.एल. अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा इसके उपयोग के लिए सहमति न दें।

कोई ऐसा कारण उपयुक्त दर वसूल करने अथवा निलम्ब लेख खाते में राजस्व आय को जमा न करने अथवा यिशेष घाटशुल्क की गणना में ऐसी आय को शामिल न करने के बारे में कोई विवाद बन सकता है।

इस तर्क से निश्चित तौर पर यह निष्कर्ष निकलेगा कि नई तेल जेटी का प्रयोग करने वाले सभी पक्षकारों पर यिशेष प्रबंधों का नियम समान रूप से लागू होगा। और समझौता ज्ञापन के खंड 14 में नई तेल

जेटी के इस प्रकार के प्रयोग से होने वाली समस्त आय निलम्ब लेख खाते में जमा की जाएगी। एन एम पी टी के पास एम आर पी एल के लिए 'विशेष दर' और अन्य प्रयोक्ताओं के लिए 'सामान्य दर' के बीच अन्तर करने और तदनुसार निलम्ब लेख खाते में धनराशियाँ जमा कराने का कोई स्वनिर्णय नहीं होगा।

(viii) खंड 4 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि घाटशुल्क प्रभारों की वार्षिक समीक्षा की जाएगी और संबंधित टनभार के अनुसार परिणामी समायोजन किया जाएगा। नई जेटी का प्रयोग करने वाले सभी पक्षकारों पर विशेष व्यवस्था का नियम समान रूप से लागू किए जाने के बारे में उक्त (vii) में वर्णित स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस खंड से यह स्पष्ट अर्थ निकलता है कि विशेष घाटशुल्क की गणना में नई तेल जेटी पर समस्त ट्रैफिक के कुल टनभार को शामिल किया जाएगा।

(ix) एन एम पी टी कि यह टिप्पणी कि के आई ओ सी एल अलग से पोत संबद्ध प्रभारों का भुगतान कर रहा है अथवा एम आर पी एल उनका भुगतान करने के लिए सहमत है, संगत नहीं है क्योंकि एम आर पी एल ने पोत संबद्ध प्रभारों का भुगतान करने से मनाही नहीं की है, उनकी आपत्ति यही है कि ऐसे भुगतानों को विशेष घाट शुल्क प्रभारों की गणना में शामिल नहीं किया जा रहा है।

(x) ट्रैफिक में कमी अथवा राजस्य के घाटे से संबंधित एन एम पी टी के तर्क को रखीकार नहीं किया जा सकता। उन्हें परियोजना के पक्षापक्षों की उचित रूप से जाँच कर लेनी चाहिए। किसी भी स्थिति इस तर्क का खंडन किए बगैर इसे चुनौती दी गई है एम आर पी एल ने कहा है कि आई ओ सी बर्थ से संबंधित ऑकड़ों में कोई कमी मालूम नहीं होती है और नई तेल जेटी से संबंधित ऑकड़ों में अत्यधिक वृद्धि मालूम होती है।

(xi) कुल मिलकार समझौता आपन में परियोजना के पोत संबद्ध और कार्गो संबद्ध दोनों कार्य कलापों के लिए एक अलग पैकेज निर्धारित किया गया है। एन एम पी टी की कोई युक्तिसंगत शिकायत नहीं हो सकती क्योंकि समस्त धन का उपयोग सृजित परिसम्पत्तियों पर इसका स्वाभित्य

पुनः प्राप्त करने के लिए किया जाएगा। यह स्वीकार करना संगत होगा कि एम आर पी एल किसी भी ओटी नमूने का विकल्प दे सकता था जिसमें इसकी शर्तें अधिक शिथिल हो सकती थीं और जिसमें सृजित परिसम्पत्तियों का स्थानित्य अधिगृहीत करने में एन एम पी टी को अत्यधिक लम्बा समय लग सकता था।

8. अन्ततः और उपर्युक्त कारणों से तीन विवादारम्बद मुद्दों का निम्न प्रकार निर्णय किया जाना है :-

- (i) नई तेल जेटी के लिए विशेष घाटशुल्क प्रभार की गणना करते समय पोल संबंध प्रभारों को शामिल किया जाएगा।
- (ii) अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा नई तेल जेटी के उपयोग से अर्जित राजस्य को प्रचालन लागतों के लिए समायोजित किया जाएगा।
- (iii) विशेष घाटशुल्क प्रभारों की गणना के लिए निर्धारित किए जाने वाले ट्रैफिक ऑकड़ों में एम आर पी एल के अतिरिक्त अन्य पक्षकारों द्वारा लाए गए ट्रैफिक को भी शामिल किया जाएगा।

9. उल्लिखित सूची में दिए गए निष्कर्षों से विवादित मुद्दों के संबंध में निम्नलिखित निर्णय सामने आते हैं :-

- (i) नई तेल जेटी की परियोजना के लिए एक सामान्य लागत केन्द्र होगा और एन एम पी टी तदनुसार इसके लेखे रखेगा।
- (ii) नई तेल जेटी की परियोजना से अर्जित समग्र राजस्य को निलम्ब लेख खाते में जमा किया जाएगा और ऐसी समस्त आय को विशेष घाटशुल्क की गणना के लिए शामिल किया जाएगा।
- (iii) नई तेल जेटी का प्रयोग करने वाले सभी पक्षकारों पर समान शर्तें लागू होंगी।
- (iv) 'अन्य प्रयोक्ताओं' द्वारा नई तेल जेटी के उपयोग से अर्जित राजस्य को (भी) प्रचालन लागतों के लिए समायोजित किया जाएगा।
- (v) विशेष घाटशुल्क की गणना के लिए निर्धारित किए जाने वाले ट्रैफिक ऑकड़ों में एम आर पी एल के अतिरिक्त अन्य पक्षकारों द्वारा लाया गया ट्रैफिक भी शामिल किया जाएगा।

10. परिणामतः और उपर्युक्त कारणोंवशा प्राधिकरण के लिए एन एम पी टी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार अनुमोदित करना संभव प्रतीत नहीं होता। एन एम पी टी और एम आर पी एल दोनों को सलाह दी जाती है कि दिए गए व्यौरों के अनुसार संयुक्त रूप से पुनः गणनाए कर जाएं। तदनुसार मामले को आगे कार्यवाही के लिए एन एम पी टी को भेजा जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असा./143/98.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 30th November, 1998

No. MF/NMPT/56/97-TAMP.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies fixation of final wharfage for the New Oil Jetty at the New Mangalore Port Trust, as in the Schedule appended hereto.

Schedule

The New Mangalore Port Trust (NMPT) ... **Applicant**

V/s

M/s. Mangalore Refinery & Petrochemicals Ltd. ... **Non-Applicant**

ORDER
(Passed on this 27th day of October, 1998.)

This case relates to a proposal from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of final wharfage charges for the New Oil Jetty for the year 1996-97.

2. Consideration of this proposal will involve retrospective fixation of a tariff. It has been the Authority's stand that its orders shall ordinarily be only prospectively applied. Accordingly, the Authority had been unwilling to entertain proposals involving retrospective fixation of tariffs. But, in consultation with the Ministry of Law, the Ministry of Surface Transport had advised that the Authority would legally be able to fix tariffs even retrospectively. Acting on this advice, the Authority proceeded to process this case for a final decision.

3. The salient features of the project relating to the construction of this New Oil Jetty are as follows:

(i). The Jetty has been constructed as a dedicated facility for the MRPL. The MRPL will have exclusive access to it.

- (ii). The title to the asset will rest with the NMPT. The MRPL will only play a lead role in getting the project executed.
- (iii). The project cost was Rs.231.39 crores. The MRPL invested Rs.30 crores out of its funds. And, it had arranged funds up to Rs.201.39 crores from a consortium of banks/financial institutions led by the Shipping Credit and Investment Co. of India Limited.

The loan was secured by a charge on the properties acquired by the NMPT from out of the funds. The MRPL had offered to guarantee the loans if so required by the Lender. The MRPL has also offered second charge on its properties to secure the loans.

The MRPL has further offered to give advances to the NMPT as a cash flow facility to meet its debt servicing liabilities.

- (iv). To ensure proper repayment of loans, all payments from the MRPL for the use of the project facilities will be deposited in an escrow account; and, the Lender has been given the first right to utilise the deposit amount towards repayment of loan and interest due.
- (v). The wharfage charges payable by the MRPL to the NMPT will be computed with special reference to the factors stipulated in clause-4 of the MOU.

The wharfage charge so determined has to be subject to yearly review and consequent adjustment depending on the tonnage involved.

- (vi). In addition to wharfage charges, the MRPL will pay to the NMPT such other charges as may be payable for specific services rendered.
- (vii). Although the Jetty has been constructed exclusively for the MRPL, in case of its availability for use by others, it can be so assigned in consultation with the MRPL. But, bearing in mind the intended

exclusiveness of access, the MRPL's requirement will, at all times, have priority over all other requirements.

(viii). After repayment of the loans, the NMPT will charge only the normal wharfage.

4. The case involves three contentious issues to be resolved before the wharfage for 96-97 can be determined retrospectively:

- (i). Whether vessel-related charges shall be taken into account while computing the special wharfage charge for the New Oil Jetty.
- (ii). Whether revenue earned through use of the New Oil Jetty by others shall be adjusted against operating costs.
- (iii). Whether the traffic figure, to be reckoned with for computation of the special wharfage charge, shall include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

5. In support of their proposal, and with reference to the contentious issues cited above, the NMPT have made the following submissions:

- (i). Calculation of wharfage is different from credit into the escrow account. The escrow account is being operated strictly in accordance with the MOU.
- (ii). Calculation of wharfage is done as per provisions in clause-4 of the MOU.

It is not envisaged in the MOU to give credit of vessel-related income to this calculation.

It has to be recognised that in a port 'cost centres' are different for different activities. For the 'wharfage cost centre', vessel-related charges are nowhere taken into account. In fact, in a meeting

between the AS&FA (of MOST) and the MD (of MRPL), this point was specifically agreed upon.

- (iii). The MRPL has specifically agreed to pay vessel-related charges separately as per clause-5.

And, this income is being regularly credited to the escrow account in accordance with the MOU.

- (iv). The vessel-related charges were fixed several years ago and are overdue for revision. They cannot, therefore, be exactly related to the cost of service.

- (v). The wharfage calculation does not include all operating expenditure as claimed by the MRPL. Expenditure items like operation and maintenance of crafts and launches, pilotage, navigational aids, fire fighting equipment, etc., are not included in the calculation of wharfage since vessel-related charges are calculated separately.

Even on items like buoys, lighting, dredging, etc., basic costs are not included, only incremental costs are reckoned with. In a green field situation, the MRPL would have had to pay a lot more in respect of these items. Strictly speaking, therefore, they are benefiting.

The other captive user, like KIOCL, has accepted a similar type of calculation of wharfage and is paying vessel-related charges separately.

- (vi). The NMPT has lost its cargo from import of POL and revenue to the tune of Rs.10 crores per year due to the commissioning of MRPL. This loss is not being reckoned with by the NMPT at all.

- (vii). Calculation of traffic generated by parties other than MRPL/HPCL in the total tonnage of the jetty for computation of wharfage will amount to passing on an undue benefit to the MRPL for use of idle capacity at the Jetty. This was not the intention of the MOU under clause-14.

However, such income is being utilised for repayment of loans.

In fact, in a meeting with the AS&FA (of MOST), the MD (of MRPL) had agreed not to claim the additional income flowing from usage of idle capacity of the Jetty, as the Jetty belongs to the NMPT.

(viii). The condition in the MOU that the MRPL shall be consulted for use (by others) of idle capacity of the Jetty cannot give a right to the MRPL to claim benefit of the revenue realised therefrom in the computation of the special wharfage.

6. In support of their stand, the MRPL have made the following submissions:-

- (i). This is a unique case having a special arrangement prescribed by a separate MOU. The NMPT cannot, therefore, apply normal practices or standards.
- (ii). Under the separate MOU, a different method for computing wharfage charges has been agreed upon primarily to ensure that the NMPT will be in a position to meet its repayment obligations in the loan agreement. Therefore, clause-4 must be interpreted in accordance with the intention of the parties which is clearly to calculate wharfage based on, inter alia, the 'actual operation and maintenance costs'. In normal parlance, 'actual operation and maintenance costs' will mean the 'actual outflow minus the inflow'. Therefore, all vessel-related charges which are realised by the NMPT shall be set off against costs incurred. If a different interpretation were to be given to clause-4, this will result in the NMPT realising revenues in excess of that contemplated by the MOU. Further, if vessel-related charges are not considered, it will inflate the burden of wharfage and will amount to a double recovery of the charges by the NMPT – one through wharfage and the other through vessel-related charges.
- (iii). The example of the KIOCL is not comparable because they have no special funding arrangements.

Likewise, the example of a BOT operator case is also not comparable for the reasons that BOT projects last for a much longer period and that BOT operators retain the entire revenue. In this case, on the contrary, the MRPL pay towards the repayment even when all proprietary interests are retained by the NMPT.

- (iv). The special wharfage charge need not necessarily be higher than the normal wharfage charge. Only, it shall necessarily be different therefrom.
- (v). The NMPT cannot add 'return on investment' to the calculation of wharfage because there is a two-year moratorium on repayments. There need be no doubt about adjusting against 'operating cost' the additional income realised by the NMPT from use by 'others' of the New Oil Jetty. It is relevant to note here that the MOU does not exclude such income. In fact, clause-14 of the MOU actually contemplates a situation that other parties will be using the Jetty.

If the provisions of clause-14 are read along with the relevant portion of clause-4 (viz., "the wharfage charges will be subject to yearly review and consequent adjustment depending on the tonnage involved"), it will be clear that the wharfage charge will be subject to adjustment depending on the total tonnage including the traffic generated by 'others'.

- (vi). With reference to the dispute about whether the traffic figure to be considered for calculation of wharfage per tonne shall be on the total tonnage of the cargo handled at the Jetty or only on the tonnage of the cargo belonging of the MRPL/HPCL, the following three factors are significant:
 - (a). A separate method has been prescribed for computation of wharfage charge during the period the loans are outstanding.
 - (b). The special wharfage charge is required to be adjusted depending on the tonnage involved.

(c). Availability of the idle capacity of the dedicated infrastructural facility for use by others in consultation with the MRPL.

These three factors clearly demonstrate that the traffic figure to be considered for calculation of the wharfage charge shall take into account the total tonnage of cargo handled at the berth and shall not be confined only to the tonnage of the cargo belonging to the MRPL/HPCL.

(vii). Reference to provisions in the MOU requiring payment of vessel-related charges and their credit in the escrow account are not relevant. The MRPL has never refused such payments. Credit of such revenue to the escrow account is not in dispute. What is to be considered is whether such revenue is being reckoned with or not for working out 'operating cost'.

(viii) Realisation of depreciation and reserves enrich the NMPT unduly during the period when charges are realised as per MOU. Depreciation being a charge towards realisation of cost of the asset over its useful life, it ought to be considered by the NMPT for computation of the wharfage charge only after repayment of loans is completed.

(ix) The NMPT cannot take the stand that it will be difficult to allocate vessel-related charges relevant only to the New Oil Jetty. Even if this has not been done hitherto, the NMPT shall be willing to do it as they are dealing with a unique agreement in this case.

If such a direction is given by the Tariff Authority, then, if necessary, the MRPL will be willing to assist the NMPT to do the allocation.

(x) It is not correct to say that the NMPT has suffered a loss of traffic or earnings therefrom. Figures relating to the IOC berth show that there has been no reduction; and, figures relating to the New Oil Jetty show that there has been an enormous increase.

(xi). In respect of 'rate of return', even the 3% + 3% contribution towards reserves is objectionable in terms of their letter dated 12 December 95.

The disclaimer about a 12% provision for the return on investment is factually inaccurate; there is a component of repayment of loan which introduces an element of double-counting.

In any case, repayment of loan cannot be an item for calculating wharfage. As borrower, the NMPT has to arrange for funds. If there is shortage of funds, the MRPL has agreed to give liquidity assistance.

7. From an analysis of the information available/gathered, the following points emerge:

- (i). As has been stressed by the MRPL, there is a special arrangement governing this case. Normal practices and standards cannot, therefore, be automatically applied.
- (ii). Specific provisions are stipulated in the MOU. They cannot be overlooked. Clause-4 relates to computation of a special wharfage. This signifies that normal wharfage considerations will not automatically apply.
- (iii). Comparison with the KIOCL model is not valid because it does not contain a special funding arrangement as this case does. And, all the clauses in reference of the MOU relate to special arrangements for repayment of loan.
- (iv). Comparison with a BOT-operator-model is also not valid because a BOT operator possesses title to the properties, collects all incomes and pays only a royalty; whereas the MRPL has no title to the assets, collects no incomes, has virtually funded the project, and in addition, pay for the services too.

(v). Clause-4 of the MOU relates to computation of the special wharfage. Clause-5 of the MOU relates to payment by the MRPL of vessel-related charges. Clause-6 relates to credit of all payment of wharfage and vessel-related charges into the escrow account. Clause-6 provides for withdrawal by the NMPT of amounts from the escrow account for operation and maintenance of the infrastructural facilities.

This sequencing of provisions lends credence to MRPL's interpretation that vessel-related charges shall be reckoned with for computing the special wharfage.

The NMPT argument about the concept of 'cost centres', valid as it may be, cannot apply to this case because of the special arrangements stipulated. In the light of the specific and special provisions incorporated in the MOU, it has to be held that there will be one common 'cost centre' for the project of the New Oil Jetty.

(vi). Another factor bolstering this assumption is the inclusion of cost of depreciation of floating crafts, cost of fire fighting equipment, expenditure on buoys / lighting / capital dredging, etc., in the computation of the special wharfage charge. That only incremental (and, not basic) costs are added does not alter the significance of the computation.

(vii). The MOU describes the New Oil Jetty as a 'dedicated' Jetty. According to the MOU, the MRPL has not just 'priority' but 'exclusiveness' of interest in it. This shows MRPL's major 'operational interest' in the new Jetty.

Accordingly to the MOU, the MRPL has accorded 'second charge' on its properties for the loans taken. The MOU even provides for 'guarantee by MRPL if so required by the Lenders'. Also, the MRPL is expected to give advances to the NMPT to facilitate repayment of instalments in case of cash flow problems. This shows, MRPL's significant 'financial interest' in the new Jetty.

The provision about consultation with the MRPL for use of the new Jetty by others has to be seen in this backdrop. In other words, it will not be a mere formality. Even if the Jetty is available, for good reasons, the MRPL may not agree to its use by others.

One such reason can be a dispute about not charging the appropriate rate or not crediting the revenue earning to the escrow account or not reckoning with such earnings in the computation of the special wharfage.

This reasoning will lead to the inevitable conclusion that all parties using the new Jetty shall uniformly be subjected to the regimen of the special arrangement. And, in terms of clause-14 of the MOU, all of the revenue earnings from all such uses of the new Jetty shall be credited to the escrow account.

The NMPT will have no discretion to make fine distinctions between a 'special rate' for the MRPL and a 'normal rate' for others and make credits in the escrow account accordingly.

- (viii). Clause-4 clearly states that the wharfage charge will be subject to yearly review and consequent adjustment depending on the tonnage involved. Read with the position described in (vii) above about all parties using the new Jetty being uniformly subjected to the regimen of the special arrangement, this clause leads to the unambiguous conclusion that, in the computation of the special wharfage, the total tonnage of the entire traffic at the New Oil Jetty shall be taken into account.
- (ix). The observations of the NMPT that the KIOCL is paying vessel-related charges separately, or that the MRPL agreed to pay them are not relevant because, the MRPL has not refused to pay vessel-related charges; they only object to such payments not being reckoned with for computation of the special wharfage charge.

- (x). The NMPT argument about reduction in traffic or loss of revenue cannot be admitted. They should have weighed the pros and cons of the project properly. In any case, this contention has unrefutedly been challenged: the MRPL has stated that figures relating to the IOC berth show no reduction; and, figures relating to the New Oil Jetty show an enormous increase.
- (xi). All in all, the MOU prescribes an insulated package for all activities, both vessel-related and cargo-related, of the project. The NMPT cannot have a legitimate grievance because all monies will be utilised only for redemption of its own title to the assets created. It is relevant to recognise that the MRPL could have opted for a BOT model in which its terms could have been softer and in which it would have taken very much longer for the NMPT to acquire title to the assets created.

8. In the result, and for the reasons given above, the three contentious issues have to be decided as follows:

- (i). Vessel-related charges shall be taken into account while computing the special wharfage charge for the New Oil Jetty.
- (ii). The revenue earned through use of the New Oil Jetty by others shall be adjusted against operating costs.
- (iii). The traffic figure, to be reckoned with for computation of the special wharfage charge, shall include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

9. Flowing from the conclusions listed above, the following decisions emerge in respect of the issues in contention:

- (i). There shall be one common 'cost centre' for the project of the New Oil Jetty; and, the NMPT shall maintain its accounts accordingly.

- (ii). All the revenue earned through the project of the New Oil Jetty shall be credited to the escrow account; and, all such income shall be taken into account for computation of the special wharfage.
- (iii). All parties using the New Oil Jetty shall be subjected to the same terms and conditions.
- (iv). The revenue earned through the use of the New Oil Jetty by 'others' shall (also) be adjusted against operating costs.
- (v). The traffic figure, to be reckoned with for computation of special wharfage charge, shall include also the traffic generated by parties other than the MRPL.

10. In the result, and for the reasons given above, the Authority does not find it possible to approve the wharfage charge proposed by the NMPT. Both the NMPT and the MRPL are advised to jointly rework the calculations along the lines indicated. The case is accordingly remitted to the NMPT for further action.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt./III/IV/Exty/143/98]

